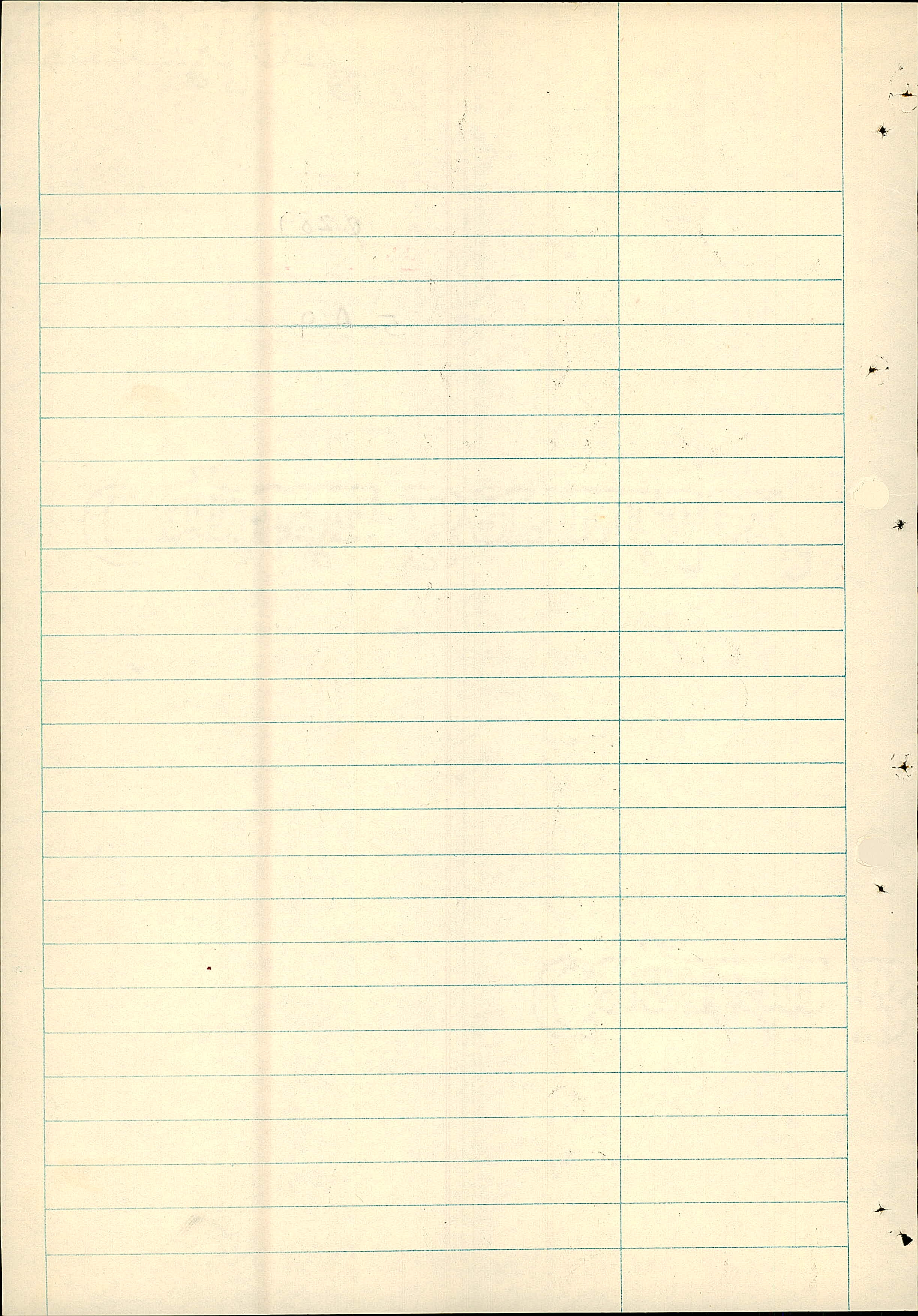
5.1.9
Exp 0289

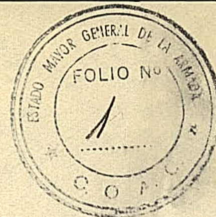
I N D I C E

C. D. A. C.
EXP. E. INTERNO Nº Ø289

C. D. A. C.
ARCHIVO Nº 5-A-9.

CLASIFICADO





ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº S/Nº.

Letra S/L.

C.O.A.C.
EXP.E. INTERNO Nº 0289

PUNTA INDIO, 16 de Noviembre de 1982.

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-A-9

OBJETO: E/Informe.

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA ESCUADRA AERONAVAL Nº 1.

De acuerdo a lo ordenado oportunamente, adjunto elevo un Informe con el relato pormenorizado de las acciones tácticas y el lanzamiento del torpedo efectuado durante la Operación Malvinas, para su posterior elevación a la Comisión de Análisis de Acciones de Combate, Grupo de Análisis de Acciones de Combate Navales.

AGREGADOS: Lo indicado en el texto.

CARLOS ERNESTO CAL
Teniente de Navío

CLASIFICADO

Desglosado se sacó "FOTOCOPIA".-

SECRETO
ARMADA ARGENTINA

Nº S/Nº

Letra S/L



C.C.A.C.
EXP. E. INTE. NO Nº 0289

PUNTA INDIO, 16 de Noviembre de 1982.-

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 5-A-9.

OBJETO: E/Informe.

AL SEÑOR COMANDANTE DE LA ESCUADRA AERONAVAL Nº 1.

1. Síntesis del hecho

El día 05 de Mayo de 1982 aproximadamente a 06.30 hs., mientras realizaba el traslado a la zona de operaciones en un S-2E para una búsqueda de superficie y aproximadamente en LAT 44º 30'W, LONG 64º 30'W, avisté una estela y obtuve un contacto radar en la misma posición del avistaje.
Efectué un ataque, lanzando un torpedo buscador MK44, sin obtener ningún resultado positivo.

2. Hechos anteriores al vuelo

2.1 Tripulación: La misma estaba compuesta por: el Suscripto como Comandante y piloto del avión, el GUCB Horacio FERRARI, como Copiloto, el SSAE LENCINA Jorge y otro operador cuyo nombre no recuerdo.
El adiestramiento de la tripulación en conjunto, anterior al hecho, era nula. El adiestramiento del Comandante en tareas A/S había sido nulo en el último año y medio, pese a que anteriormente sumaba 7 años de adiestramiento. El Copiloto tenía un adiestramiento elemental en el avión en sí, pero su adiestramiento operativo era nulo. El operador no acústico tenía una gran experiencia en estas tareas y el operador acústico se desempeñaba como operador bajo instrucción.

Radar?

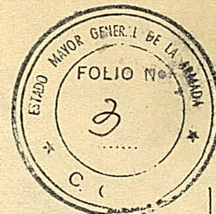
2.2 Tarea asignada: El prevuelo general fue dado el mismo día. Se ordenó ir a colaborar con otras unidades de la Armada y Fuerza Aérea en la búsqueda del aviso A.R.A. Sobral, que había sido atacado días antes por la flota enemiga.
El objetivo táctico asignado era un buque chico y la tarea, colaborar con la búsqueda del mismo.

2.3 Avión: Fue asignado para el vuelo un avión S-2E Tracker, cuya matrícula no recuerdo. La configuración aproximada en que fue cargado es la siguiente: varias sonoboyas pasivas, completo con marcas de humo y 2 torpedos MK44 en la bahía de torpedos.
La graduación de los torpedos estaba normalizada por el Comandante de la Fuerza de Tareas 79 (COFLOMAR) y no se puede modificar la graduación desde el avión. Todos los aviones fueron cargados en esta configuración al comenzar el conflicto.

///...2.

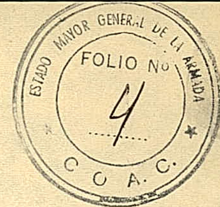
SECRETO
ARMADA ARGENTINA

Nº
Letra



3. Vuelo en sí y las acciones

El despegue se efectuó en el comienzo del crepúsculo matutino del día 05 de Mayo, aproximadamente a 06.00 hs.
La posición inicial del Portaaviones era LAT.43º 30'S, LONG. 64º 30'W y la zona asignada de búsqueda era Lateral Puerto Deseado.
El rumbo del avión era 180º aproximadamente.
La altura de vuelo aproximadamente seis mil pies.
El viento estaba calmo, el cielo despejado y el mar cero. El sol no había salido, pero la claridad del crepúsculo al Este permitía volar por referencias visuales.
Media hora después del despegue ordené bajar el radar y efectuar una emisión sectorial a popa, para comprobar la posición de la fuerza propia y para calibrar el radar.
Informado por el operador radar (SSAE LENCINA) de la distancia al Portaaviones (aprox. 60 millas) ordené efectuar un barrido circular, para obtener una situación mar de la zona.
En ese instante, avisto una estela por el través de babor del avión, aproximadamente a unas 10 MN, hacia el 090º verdadero.
La misma era producida por un objeto puntual y medía aproximadamente 3 millas de largo. El rumbo del productor de la estela era 180º. La estela tenía encima una tenue bruma o niebla, similar a la que deja un snorkel en funcionamiento.
El operador radar me informa que tiene un contacto "chico" al 270º relativo, 10 millas náuticas.
Puse inmediatamente rumbo al productor de la estela y ordené pasar el radar a "STAND BY" y a preparar el panel de armamento para atacar con torpedos.
Intenté mirar con los prismáticos, pero no pude visualizar el objeto que producía la estela.
Ordené emitir nuevamente pero el contacto había desaparecido.
Las tareas en la cabina eran múltiples, debido principalmente a la inexperiencia del copiloto y a la falta de adiestramiento reciente del Comandante.
Seleccioné para lanzar el torpedo, con una sonoboya y ordené preparar la escucha pasiva de sonoboyas, pero fuí informado en un momento que el avión no tenía receptores de sonoboyas ni equipo MAD pues el avión había salido recientemente de una inspección mayor y no estaba previsto usarlo para GAS.
Ordené preparar el panel de armamento para lanzar también una marca humosa (cosa que el copiloto no efectuó por desconocimiento del sistema) y seleccionar el navegador VLF-OMEGA para memorizar la posición del lanzamiento.
Simultáneamente mantuve a la vista el origen de la estela y cuando estimé estar en la vertical, lancé el torpedo y una sonoboya.
El lanzamiento fue efectuado a 1000 piés y aproximadamente a 180 Nds., con rumbo aproximado 060º.
Hice verificar visualmente al operador Nº 4 que hubiese salido el torpedo de su alojamiento, lo que me fue confirmado. La po



sición de lanzamiento no fue memorizada en el navegador y fue informada al Portaaviones de inmediato una posición aproximada.
Me mantuve orbitando sobre el lugar del lanzamiento y finalizado el tiempo de corrida, informé que el ataque había sido infructuoso. Solicité un helicóptero de apoyo para continuar la búsqueda.
A los 40/50 minutos arribó a la zona un helicóptero H-3 y un S-2E en configuración antisubmarina, tras lo cual fuí destacado para proseguir con mi misión original.
El sistema de armamento funcionó correctamente, ya que el torpedo salió del portabombas, pero no pude verificar su funcionamiento, escuchando una sonoboya, como indican los procedimientos en vigor.
No pude visualizar la caída del torpedo, ni pude encontrar el paracaídas flotando en el agua, ni ningún otro rastro que indicara si funcionó al entrar en el agua o no.
No recuerdo datos más precisos sobre el evento, ya que al finalizar todo el evento, hubo una conferencia post-vuelo muy pormenorizada, que dirigió el Señor CF AUMANN (Segundo Comandante del Portaaviones), con todas las unidades participantes y se apuntó hasta el detalle más ínfimo de todo el evento.
Mi contacto fue clasificado como "posible submarino", clasificación con la que estuve de acuerdo en el momento y ahora.

4. Conclusiones

El evento fue analizado el dia siguiente por la Escuadrilla en particular, fueron leídas las Publicaciones de aplicación (Manual de Utilización Operativa del S-2E, NWP 55, Manual de Vuelo del P-3C, etc.). No recuerdo los nombres de las Publicaciones y creo que la Escuadrilla Antisubmarina es quien mejor puede asesorar a la Comisión al respecto de todo este evento, pues yo hice un informe escrito.

En mi opinión, fallaron los siguientes aspectos en este caso:

4.1 Se ordenó un vuelo a un avión antisubmarino, para una tarea secundaria (Búsqueda y Rescate) y se tomó la precaución de dotar al avión de armamento apropiado para la G.A.S., sin verificar que tuviera el equipamiento G.A.S. completo y con una tripulación no adiestrada. Como Comandante del avión fuí sorprendido con la novedad de no poseer MAD ni receptores de sonoboyas, a un minuto del lanzamiento. Sabía sin embargo que tenía un Copiloto inexperto y lo acepté como parte del adiestramiento que debía recibir.

4.2 No se marcó la posición de lanzamiento del torpedo con una marca de humo y no se memorizó en el VLF dicha posición con exactitud.



4.3 El Copiloto no alcanzó a ver nada afuera del avión (debido a su falta de experiencia).

4.4 Se atacó un blanco que había desaparecido de la vista hacía más de un minuto sin confirmar con otros medios.

4.5 Se permitió un vuelo de "adiestramiento" en pleno conflicto.

5. Recomendaciones

5.1 Cuando se opera en zona de conflicto con unidades capaces de llevar a cabo múltiples misiones como el S-2E, se debe tener en cuenta que cada vuelo puede constituir una oportunidad única de lograr un éxito parcial en algún aspecto de la guerra. Todos los aviones deben salir con sus equipos en servicio, con armamento verificado, con su tripulación completa y adiestrada y pensando que tendrá que actuar con el máximo de eficiencia ante cualquier eventualidad, aún para la más inesperada.

5.2 Tuve en todo momento la sensación de que el torpedo no funcionaría. En casi 10 años de piloto antisubmarino presencié o tuve noticias de solo 3 ó 4 lanzamientos de torpedos de ejercicio. Solo de uno tuve noticias de que funcionara. De ningún lanzamiento supe que se analizara otro aspecto que el estrictamente legal. Nunca supe que se lanzara un torpedo de combate. Y siendo éste nuestra principal arma para la lucha antisubmarina, considero que deberían hacerse pruebas, tantas como fueran necesarias, para que la confianza en el sistema fuera apreciable.

6. Comentarios personales sobre la G.A.S. en la Armada Argentina

El nivel actual de G.A.S. en la Armada Argentina en general, es muy bajo.
Prueba de ello es que durante la guerra, la sola mención de la presencia de submarinos nucleares, confirmado por el hundimiento del Crucero A.R.A. General Belgrano, o de posibles submarinos convencionales fuera de las 12 millas del mar territorial, obligó a la Flota de Mar a replegarse a santuarios de aguas poco profundas y quedar allí hasta el final de las hostilidades.
En los 8 años que actué como tripulante antisubmarino, he sentido el poco interés que despierta en la Armada este tema. A modo de prueba de esta afirmación, puedo mencionar la compra de los S-2E en los EE.UU. Estos aviones fueron comprados usados y reacondicionados (6 unidades) y no se les intaló ninguna mejora, exepto los equipos de comunicaciones y navegación. Se invirtió en esta compra una suma aprox. de 8 millones de dólares. Simultáneamente, la Armada adquiría en Holanda los aviones F-28 de transporte de pasajeros civil, que

///...5.



carecen de las condiciones para transporte táctico, nuevos, empeñando una suma aproximada de 40 millones de dólares.

6.1 La Aviación Naval

En la Aviación Naval se aprecian algunas medidas saludables para mejorar este estado de cosas.
La incorporación de los S-2E trajo aparejado un cambio de mentalidad respecto de las posibilidades reales de G.A.S. de la Aviación Naval y de la Armada.
Se progresó en los conocimientos téoricos, al punto de realizar investigaciones que fueron después confirmadas por tareas de inteligencia.
Se está llevando a cabo el proyecto ATLAS (Adiestramiento Táctico de Lucha Antisubmarina).
Se efectúan anualmente los Simposios de Guerra Antisubmarina y se realizan otros esfuerzos aislados para tratar de mejorar el nivel.
Pero la realidad es que no estamos en condiciones de realizar ninguna operación antisubmarina, ni por exactitud en el empleo de los medios, ni por persistencia.

6.2 La Flota de Mar

La falta de medios de G.A.S. de la Flota es muy grande y esto trae aparejado una desactualización en los conocimientos y la consiguiente pérdida de incentivo.
No tenemos ningún buque antisubmarino relativamente moderno.
Los centros de instrucción y adiestramiento en lucha antisubmarina no han progresado substancialmente en los últimos 10 años.

6.3 Submarinos

No tengo conocimiento de que se empleen submarinos propios en lucha antisubmarina, ni de que se adiestren tripulaciones al efecto.

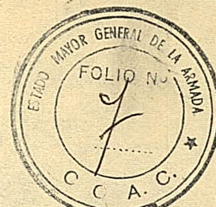
7. Conclusiones y recomendaciones respecto del problema general de la G.A.S. en la Armada.

7.1 El problema es gravísimo, como quedó de manifiesto durante la guerra y cada año que pasa sin que se tome una acción decidida al respecto se agrava en forma exponencial.

7.2 No podemos esperar ayuda exterior en este tema, por lo que se deben intentar soluciones propias.

7.3 Se debería actuar sobre la política institucional y sobre la doctrina de la Armada.
Se debería crear un Departamento de Guerra Antisubmarina, a nivel del E.M.G.A. que centralice todo lo relativo a este tema.

///...6.



7.4 Se deberían adquirir o fabricar los medios que nos permitan elevar el nivel actual de la G.A.S. A nivel de la Aviación Naval, creo que se tendría que equipar a los L-188 con equipos de lucha Antisubmarina de producción nacional, lo mismo que los S-2E. Estos últimos poseen una computadora táctica digital de fabricación nacional, que debería ser adaptada a todos los aviones de exploración y G.A.S.

7.5 Se debería implementar un sistema de escucha permanente del Mar Argentino y los análisis de ruido y condiciones BT que fueran necesarios.

7.6 Se debería actuar sobre el adiestramiento Antisubmarino en general, en los siguientes aspectos:

7.6.1 Cursos de Alto nivel en el extranjero (Escuela de Post-Grado en Monterrey - California).

7.6.2 Implementación de un Centro de G.A.S. integral, con participación de la Aviación Naval, la Flota de Mar y los Submarinos.

7.6.3 Adiestramiento intensivo de tripulaciones y preparación para la acción.

7.7 La inteligencia en G.A.S. es de gran importancia, por lo que se tendría que centralizar toda la información disponible en el Departamento G.A.S. del E.M.G.A. y en el Centro de Adiestramiento de G.A.S. que se formarían.

7.8 Se debería dar participación al medio civil en este tema, a través de:

7.8.1 Universidades, para el análisis técnico-científico del problema y sus posibles soluciones.

7.8.2 Centros de estudio de Defensa Nacional, para su participación en la elaboración de la Estrategia de G.A.S. Nacional.

7.8.3 Industria, para que participe en la solución de problemas técnicos y en la construcción de material propio.

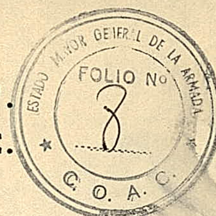
Carlos E Cal

CARLOS ERNESTO CAL
Teniente de Navío

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 7 /82 "S".
Letra EAN1, SFE.



PUNTA INDIO, 18 de Noviembre de 1982.

///ÑOR COMANDANTE DE LA FUERZA AERONAVAL Nº 1.

Elevo el presente, solicitando sea elevado a la COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE.

DISTRIBUCION: Original, Destinatario.
Duplicado, Archivo EAN1.



JORGE AUGUSTO FIORENTINO
CAPITAN DE FRAGATA
COMANDANTE DE LA
ESCUADRA AERONAVAL Nº 1

FUERZA AERONAVAL Nº 1
ENTRO: 19-11-82
REG. INT.: 79

TRAMITE INTERNO			
ESAN			
EAN1			
EAN4			
ARVI			
BAPI			
CCAN			
1er. AYTE.			
ICIA. FAE1			
SECRETARIA			
ARCHIVO			

SALIÓ

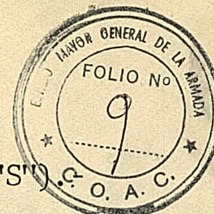
ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 7/82"S"

Letra EAN1,SFE

(N.I.: FAE1,SFE N° 79/82"S").



PUNTA INDIO, 24 de noviembre de 1982.-

///COMISION DE ANALISIS DE ACCIONES DE COMBATE - Capitán de Navío Dn. MIGUEL A. GRONDONA

Adjunto se eleva la experiencia de un piloto de esta Fuerza Aeronaval durante el conflicto del Atlántico Sur.

DISTRIBUCION: Original - Destinatario
Copia - Archivo.-



HECTOR ALBINO MARTINI
CAPITAN DE NAVIO
COMANDANTE